Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9018**

17. Wahlperiode 20. 03. 2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/8816 –

Umstrittener Feldversuch mit Gigalinern

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 1. Januar 2012 ist eine Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) für den fünfjährigen Feldversuch in Kraft getreten, nach der Gigaliner bzw. Lang-Lkw mit einer Länge bis 25,25 Metern im Bundesgebiet fahren dürfen. Da die Bundesregierung die Beteiligungsrechte des Deutschen Bundestages für den Feldversuch missachtet hat, werden die Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD gemeinsam vor dem Bundesverfassungsgericht klagen.

Der Feldversuch wird nur von sechs Bundesländern unterstützt. Obwohl sich die Bundesländer Baden-Württemberg und Sachsen-Anhalt ausdrücklich gegen Fahrten mit Gigalinern bzw. Lang-Lkws auf ihrem Gebiet aussprechen, werden dennoch Strecken, die durch diese Bundesländer führen, für Gigaliner bzw. Lang-Lkw freigegeben. Weiterhin hat die Bundesregierung Fahrten mit Gigalinern bzw. Lang-Lkw auf Strecken mit höhengleichen Bahnübergängen ausgeschlossen (Pressemitteilung Nr. 211/2010 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 22. Juli 2010), obwohl die Ausnahmeverordnung eine Reihe von Bahnübergängen (z. B. Industrieweg in Harrislee, L 138 bei Meldorf) enthält. Laut Auto- und Reiseclub Deutschland e. V. (ARCD) haben bisher nur drei Speditionen eine Beteiligung am Feldversuch angemeldet und 50 Interessenten Anfragen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gestellt.

1. Warum wurden von der Bundesregierung Strecken in Sachsen-Anhalt (A 2, A 14) und Baden-Württemberg (A 3, A 8, A 96) für Fahrten mit Gigalinern bzw. Lang-Lkw freigegeben, obwohl diese Länder sich ausdrücklich dagegen ausgesprochen haben?

Die A 2 und die A 14 sind für ein Befahren mit Lang-Lkw im Wege eines notwendigen Lückenschlusses freigegeben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. März 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Teile der A 3 und der A 7 wurden auch in den Feldversuch mit Lang-Lkw einbezogen. Die damalige Regierung des Landes Baden-Württemberg hat dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) diese Strecken als geeignet für das Befahren mit Lang-Lkw gemeldet. Nach dem Regierungswechsel wurde die Geeignetheit der Strecken nicht infrage gestellt.

Da diese Teilstrecken ebenfalls für ein sinnvolles Streckennetz nötig sind und das Herausnehmen die Aussagekraft des Feldversuchs schmälern würde, wurde auf diese Lückenschlüsse nicht verzichtet.

2. Welche in der LKWÜberlStVAusnV aufgelisteten Strecken führen über höhengleiche Bahnübergänge (genaue Straßen- und Ortsbezeichnung)?

3. Um welche Art von Bahnübergängen handelt es sich (jeweils genaue Typangabe und jeweilige Zuordnung zu der in der Antwort zu Frage 2 genannten Lage bzw. Örtlichkeit)?

4. Inwiefern kann die Bundesregierung bestätigen, dass die Räumzeiten auf den Bahnübergängen nicht für die bis zu 25,25 Meter langen Gigaliner bzw. Lang-Lkw ausgelegt sind?

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Schreiben des BMVBS vom 10. November 2010, in dem höhengleiche Bahnübergänge grundsätzlich nicht als geeignet für das Befahren mit Lang-Lkw bezeichnet wurden, sind die Länder um Übermittlung geeigneter Strecken gebeten worden. Das BMVBS geht derzeit davon aus, dass höhengleiche Bahnübergänge, soweit sie ausnahmsweise im Verlauf der von den Ländern in eigener Zuständigkeit geprüften und dem BMVBS gemeldeten Strecken liegen, problemlos durch Lang-Lkw befahren werden können. Das BMVBS hat u. a. aufgrund der unterschiedlichen Baulastträgerschaft keine Kenntnis über die genaue Lage etwaiger höhengleicher Bahnübergänge im Positivnetz. Mit Schreiben des BMVBS vom 27. Februar 2012 wurden die am Feldversuch mit Lang-Lkw teilnehmenden Bundesländer nochmals auf die Thematik hingewiesen.

5. Wieso sind in der Ausnahmeverordnung des Bundes insgesamt neun Grenzübergänge aufgeführt, obwohl grenzüberschreitende Fahrten laut Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegen die Richtlinie 96/53/EG des Rates verstoßen?

Die Länder haben die Strecken innerhalb ihres Hoheitsgebiets auf die Geeignetheit zum Befahren mit Lang-Lkw hin überprüft. Die Meldung der Strecken als geeignet bis zur Bundesgrenze bedeutet nicht, dass grenzüberschreitend gefahren werden darf. Bei vorgesehenem Grenzübertritt haben die Teilnehmer am Feldversuch mit Lang-Lkw vor diesem auf entsprechend richtlinienkonforme Fahrzeuge umzukoppeln.

6. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die seit 2009 stattfindenden grenzüberschreitenden Fahrten eines 25 Meter langen Lkws der Spedition Alex Andersen Ølund A/S aus Odense (Dänemark) über den Grenzübergang Ellund nach Nützen-Kampen (Kreis Segeberg) zu unterbinden, da diese gegen die Richtlinie 96/53/EG des Rates verstoßen?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis von grenzüberschreitenden Fahrten über den Grenzübergang Ellund. Für die Überwachung des Straßenverkehrs

sind nach der Kompetenzverteilung im Grundgesetz ausschließlich die Länder zuständig.

7. Wie viele Unternehmen haben sich bislang bei der BASt angemeldet, um am Feldversuch teilzunehmen?

8. Wie viele Anfragen liegen der BASt gegenwärtig von Unternehmen vor, die am Feldversuch teilnehmen möchten?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vier.

9. Welche Anzahl an Teilnehmern bzw. welche Daten in welchem Umfang sind nach Ansicht der Bundesregierung notwendig, um valide Aussagen zum Feldversuch treffen zu können?

Die wissenschaftliche Begleituntersuchung wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführt, die u. a. die Befragung der Fahrer mittels Fragebögen und Interviews, sowie Fahrversuche, Anprallversuche und modelltheoretische Berechnungen vorsieht. Auch werden etwaige Verlagerungseffekte von der Schiene bzw. Wasserstraße auf die Straße untersucht. Mit ersten Zwischenergebnissen der BASt ist frühestens nach einem Jahr zu rechnen. Nacherhebungen sind während des ganzen Untersuchungszeitraums möglich, falls die bis dahin gesammelte Datenmenge für valide Aussagen nicht ausreichen sollte.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333